

Grzegorz Błahut
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0722-3608>
Instytut Nauk o Kulturze
Uniwersytet Śląski w Katowicach

Rozwój szlaków tranzytowych i komunikacyjnych w mieście a problem degradacji przestrzeni publicznej

The development of transit and communication routes in a city versus the problem of the degradation of public space

Abstract

The article describes the changes in the urban public space which are the result of the expansion of roads. The analyzed case of the city of Bielsko-Biała shows this process on the example of three urban areas. The first of them is Śródmieście, where the 3 Maja and Zamkowa streets were widened in the 1970s. The second is Lipnik, a village established in the 13th century, where the construction of the ring road in 2008–2011 caused deep spatial and landscape transformations. The third example covers two districts: Aleksandrowice and Wapienica, and shows the same process over time, since the construction is planned to end in 2020. Thus, not only three areas of the city undergoing the same process in different periods of time, but also phases of the public space degradation are submitted for analysis. In view of modern trends observed in developed countries, which strive to limit the number of cars in cities as well as reduce environmental challenges, the author concludes that this type of modernizing activity is a sign that local community's interests are being ignored, and that the claim that in this way the city gets developed is dubious.

Key words: public space, street, mobility, modernization

* * *

W artykule opisano zmiany w przestrzeni publicznej miasta, które są wynikiem rozbudowy dróg. Poddany analizie przypadek Bielska-Białej ukazuje ten proces na trzech przykładach: Śródmieścia, gdzie w latach 70. XX w. poszerzono ulice 3 Maja i Zamkową, dzielnicy Lipnik niegdyś wsi, założonej w XIII wieku), gdzie w latach 2008–2011 w wyniku budowy obwodnicy dokonano głębokich przeobrażeń przestrzennych i krajobrazowych, oraz dzielnic Aleksandrowice i Wapienica, w których proces ów obserwujemy na bieżąco, ponieważ inwestycja ma zakończyć się w 2020 roku. Analizie poddano zatem nie tylko trzy obszary miasta objęte tym samym procesem w różnym czasie, ale także wynikające z niego fazy degradacji przestrzeni

publicznej. Wobec współczesnych tendencji w krajach rozwiniętych, gdzie zmierza się do ograniczenia liczby samochodów w miastach, a także zredukowania wyzwań ekologicznych, autor dochodzi do wniosku, że tego typu działania modernizacyjne są przejawem ignorowania interesów społeczności lokalnych, a zakładany postęp w rozwoju miasta jest wątpliwy.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, ulica, mobilność, modernizacja

Odebrano / Received: 31.01.2020

Zaakceptowano / Accepted: 20.05.2020

Samochody a idea mobilności

Historia omawianych w tym artykule problemów badawczych sięga wprawdzie do lat 70. XX wieku, ale zaczyna się wtedy, gdy na ulicach miast pojawiły się samochody. Jak każdy wynalazek techniczny, samochód ułatwił i stopniowo zmienił życie człowieka, przysparzając jednocześnie wiele nowych wyzwań. Pomijając powszechnie znane i dyskutowane konsekwencje dla bezpieczeństwa i zdrowia, a także ekologii czy ekonomii, związane z użytkowaniem samochodu, w perspektywie niniejszych rozważań będą interesować mnie przeobrażenia przestrzenne w mieście, zachodzące na skutek modernizacji oraz budowy nowych dróg i szlaków tranzytowych. Jak zauważa Florian Zieliński, to właśnie samochód narzucił potrzebę daleko idących zmian przestrzennych miast, poszukiwania nowych rozwiązań.

Życie miasta w istotny sposób zmienił XX-wieczny wynalazek – auto. Powstaje więc architektura związana z samochodem, stąd jej ważnym elementem i koniecznym dodatkiem staje się parking.(...) Miasto nie było projektowane jako przestrzeń dla samochodu. Poznań liczy ponad 750 lat, a masowa motoryzacja (od epoki Gierka) ma za sobą 30 lat. Auto to zabór chodnika, który z nazwy ma służyć do chodzenia, to korki w godzinach szczytu, spaliny i hałas¹.

Wspomniany przez F. Zielińskiego problem dotyczy nie tylko starych miast europejskich. Można dowieść, że rzeczywistość przestrzennego funkcjonowania dużo młodszych ośrodków miejskich przerosła przewidywania projektantów, a dotychczasowe, wprowadzane jeszcze w ubiegłym wieku, rozwiązania urbanistyczne okazują się często nieodpowiednie. Procesy modernizacyjne nakierowane na usprawnienie ruchu samochodowego dają także negatywne skutki. Jednym z nich jest degradacja przestrzeni publicznej użytkowanej przez lokalne społeczności, zamieszkujące określone osiedla czy dzielnice.

¹ Zieliński 2007, s. 24.

Próbując dostosować tereny zorganizowane wokół arterii samochodowych do rosnącej liczby ludności, tylko rozbudowaliśmy przestarzałą infrastrukturę. Nowe autostrady, poszerzenie ulic i rozciąganie granic miast bez końca tylko pogłębiło degradację śródmiejskich terenów i zniszczyło główne zalety, dla których ludzie chcą się w miastach osiedlać: dostępność usług, wygodę, różnorodność, kulturę i bliskie odległości².

Powszechne użycie samochodu, w coraz gęściej zaludnionych i na różne sposoby wartościowanych przestrzeni miejskich, stawia więc przed planistami, urbanistami, architektami coraz większe wymagania dotyczące płynności ruchu, bezpieczeństwa, czy odpowiedniej liczby miejsc parkingowych. Można też w takiej sytuacji wybrać inny sposób, który polega na ograniczaniu liczby samochodów w mieście przy jednoczesnym rozwijaniu transportu publicznego, promowaniu jazdy na rowerze. Jednakże takie rozwiązania wydają się obecnie w Polsce jeszcze mało możliwe. Badacze, działacze, przedstawiciele tzw. ruchów miejskich za główną przeszkodę uznają mentalność włodarzy i decydentów. Niezależnie od przyjmowanych rozwiązań, wskazane problemy wynikają nie tylko z naruszenia zasobu materialnego miasta, lecz w dużej mierze z uwarunkowań heterogenicznego zazwyczaj społeczeństwa miejskiego. Objęta planem modernizacji przestrzeń miejska już na etapie projektowania staje się przedmiotem sporu, negocjowania funkcji i znaczeń pomiędzy grupami, które preferują nieraz zupełnie odmienne systemy wartości i walczą o daną przestrzeń jako własną. Można zatem sformułować ogólną tezę, która wskazuje na współczesną modernizację przestrzeni miejskiej jako proces niezwykle złożony, wieloaspektowy, wymagający udziału i zaangażowania przedstawicieli różnych dyscyplin naukowych i profesji. Procesy, które polegają na modernizowaniu lub budowaniu od podstaw infrastruktury drogowej są bowiem znaczącą ingerencją w przestrzeń publiczną i prywatną. Ich konsekwencją jest nierzadko głębokie naruszenie tkanki miejskiej, co z kolei zaburza funkcjonowanie mieszkańców, a powstająca droga staje się dosłownie i w przenośni polem walki grup o określonych interesach społecznych.

Niechęć do modernizacji przeciwstawiana jest na ogół wartościom bardziej ogólnym, które stanowi wysoka jakość infrastruktury drogowej w danym państwie czy makroregionie. Jest ona istotnym wyznacznikiem poziomu rozwoju gospodarczego, synonimem nowoczesności. Droga, ulica, autostrada to także pojęcia przepracowane kulturowo, uwikłane w kompleksy znaczeń symbolicznych i mitologicznych, z których z powodzeniem, oprócz nowoczesności, da się wyróżnić mit wolności oraz mobilności.

Można powiedzieć, że kulturowa genealogia autostrady zaplata się z programami realizacji dwóch ważnych zachodnich mitów: wolności i mobilności. Pierwszy z tych mitów okazał się na tyle trwały, że autostrada A2, która połączyła Warszawę z zachodnią granicą Polski w czerwcu 2014 r. oficjalnie nazwana została właśnie „Autostradą Wolności”³.

² Sadik-Khan, Solomonow 2017, s. 24.

³ Kuligowski, Stanisław 2017, s.40.

Mobilność, immanentna cecha nowoczesnego społeczeństwa, która z pojęciem wolności wydaje się być w sposób szczególny powiązana, przenika to społeczeństwo na wielu płaszczyznach życia. John Urry, analizując zjawisko mobilności, postrzega je znacznie szerzej i uważa, że dotyczy ono nie tylko ludzi, ale również wszelkich przedmiotów, informacji, obrazów, czy nawet odpadów⁴. Ruch rozumiany jako przepływ ludzi, towarów, znaczeń w przestrzeniach współczesnych systemów komunikacyjnych stał się tak powszechny, że możemy mówić o kulturze mobilności i związanym z nią nurcie badań antropologicznych zwanych *road studies*. Przedstawiciele tego nurtu zwracają uwagę na to, co dzieje się nie tylko na drogach, ale również wokół nich, na to, jak owe drogi oddziałują na lokalne społeczności, krajobraz, środowisko. Wzorcowym przykładem realizacji tego postulatu mogą być badania wśród społeczności, których dotyczyła budowa autostrady A2, prowadzone w latach 2014–2016 przez Waldemara Kuligowskiego i Agatę Stanisław.

Myślenie symboliczne o drogach w społeczeństwie polskim, zapewne oparte na podobnych strukturach jak w społeczeństwach innych krajów postsocjalistycznych, posiada swoją specyficzną historię i narrację. W przypadku Polski, zwłaszcza w odniesieniu do mitu wolności i nowoczesności za ważne należałoby uznać dwa procesy – transformacji ustrojowej oraz integracji z krajami Unii Europejskiej. Obu tym procesom towarzyszą bowiem żmudne działania na rzecz modernizacji oraz budowy dróg i autostrad.

Teoretycznym tłem omawianych w tym artykule przykładów jest więc założenie, że między rozwojem technologicznym, gospodarczym, przestrzennym i społeczno-kulturowym zachodzą ścisłe relacje i powiązania. Z analizy źródeł zastanych oraz danych z obserwacji w zakresie omawianego tu przedmiotu badań zarysowuje się nowa idea, nawiązująca wprawdzie do mobilności, ale w ścisłym związku z jej parametrami jakościowymi, objętością i prędkością, a zatem sprowadzają się do pojęcia przyspieszenia. Przyspieszenie to rozumiane jest przeze mnie nie tylko wprost jako zwiększenie prędkości, lecz także szerzej jako zwiększenie wydajności, płynności i efektywności wszelkich procesów. Istnieje zatem stała potrzeba usprawniania sieci przepływów, w tym także dróg i szlaków komunikacyjnych w każdej skali. Podsumowując tę część, można postawić pytanie, czy tak duża mobilność jest nam rzeczywiście potrzebna? Może stajemy się jej zakładnikami w sytuacji, gdy mobilność okazuje się bardziej afektywna niż efektywna.

Problem przestrzeni publicznej i ulicy jako miejsca

Koncentrując uwagę na przestrzeni miejskiej, można powiedzieć, że zaradność włodarzy wobec problemów związanych z nadmiarem samochodów przejawia się na ogół w inwestycjach polegających na poszerzaniu ulic, budowaniu nowych, większych parkingów. Jak wynika z badań Jacka Wiszniowskiego problem zachwiania czy nawet załamania proporcji pomiędzy przestrzenią publiczną a infrastrukturą drogową na

⁴ Urry 2009, s. 11.

korzyść tej ostatniej obecny jest we wszystkich największych polskich miastach. Przyjmując społeczne interakcje za główne kryterium określające przestrzeń publiczną, wykazano, że miejsca, takie jak Plac Zawiszy w Warszawie, Rynek Bałucki w Łodzi czy Rynek Śródecki w Poznaniu to zaledwie kilka procent przestrzeni publicznej w stosunku do infrastruktury drogowej⁵.

Często modernizacja odbywa się kosztem szeroko pojętej przestrzeni publicznej, która wcześniej, nawet przez pokolenia spełniała swoje należyte funkcje, zapewniając mieszkańcom względnie dobre warunki egzystencji i wzajemnych interakcji, ciszę i spokój, przyjazny krajobraz. Wielu badaczy podkreśla rolę miejsca w tej przestrzeni, które służyło między innymi budowaniu więzi społecznych i tożsamości. Mikael Colville-Andersen, autor książki na temat pożytków, jakie płyną z poruszania się na rowerze w przestrzeni miejskiej, analizuje tę zmianę, posługując się metaforą palenia ognisk. Ogniska były właśnie takimi miejscami spotkań na ulicach, gdzie najczęściej przedstawiciele lokalnych społeczności „snuli swoje opowieści” i umacniali więzi. „Samochód oraz infrastruktura, której ten wynalazek wymagał, żeby poruszać się po mieście, przyniósł koniec ulic w dawnym kształcie i naszych «miejskich ognisk»”⁶. Przemiany przestrzeni publicznej, którą była dawniej miejska ulica polegają zatem na przekształcaniu jej statusu. Miejska ulica, jak wynika z wielu analiz, może na skutek modernizacji utracić swój charakter miejsca i stać się nie-miejscem. Taka zmiana dla społeczności lokalnych ma zazwyczaj dotkliwe i dalekosiężne skutki. Na pojęcie nie-miejsca należy spojrzeć przede wszystkim przez pryzmat pracy Marca Augé, który proponował definiować je w następujący sposób:

Jeśli jakieś miejsce można definiować jako tożsamościowe, relacyjne, historyczne, to przestrzeń, której nie można zdefiniować ani jako tożsamościowej, ani jako relacyjnej, ani jako historycznej, definiuje nie-miejsce⁷.

Zdaniem tego autora przykładami nie-miejsc są drogi powietrzne i kolejowe, środki transportu, dworce, supermarkety, wesołe miasteczka, wielkie sieci hoteli i inne wytwory, które da się opisać także w sposób wymierny jako „policzalną miarę epoki”⁸. Epoki naznaczonej, jak widać, aktywnością i mobilnością.

Obserwując współczesne przemiany przestrzeni publicznej, można wnioskować, że zachodzą one co najmniej w dwóch kierunkach. Po pierwsze stają się nie-miejscami ze względu na osłabienie bądź zanik więzi społecznych, co uznaję za najistotniejsze kryterium w kontekście poruszanych w tym artykule zagadnień. „Na określenie pozbawionej

⁵ Wiszniowski 2015.

⁶ Colville-Andersen 2019, s. 22.

⁷ Augé 2011, s. 53.

⁸ Augé 2011, s. 53–54.

wartości przestrzeni w sensie zniknięcia więzi, które łączyłyby ją z mieszkańcami przyjęła się nazwa nie-miejsce⁹. Po drugie przestrzeń publiczna zostaje poddana transformacji, której celem jest zachowanie funkcji komunikacyjnych, integrujących w sensie wyrażania postaw i wymiany informacji, ale poprzez przeniesienie ich do przestrzeni wirtualnej. Zdaniem Jana Kajfosa internetowe fora, portale społecznościowe to przestrzenie posiadające potencjał do ustanawiania nowych miejsc¹⁰. Sam autor naukowego dyskursu o nie-miejscach, Marc Augé, przestrzegał jednak przed jedynie pejoratywnym zabarwieniem tego pojęcia.

W ten sposób pozostalibyśmy przy negatywnej definicji nie-miejsca, która nam do tej pory towarzyszyła, a którą zaproponowana przez Michela de Certeau analiza przestrzeni może nam pomóc przekroczyć¹¹.

Inni badacze zwracają z kolei uwagę na dywersyfikację przestrzeni publicznej, a twierdzenia o jej zanikaniu tłumaczą stosowaniem nieprzystających do współczesności „intelektualnych wzorców” służących do jej definiowania¹².

Paradoksalnie przestrzeń publiczna w rozumieniu przestrzeni interakcji poszerza się. Można bowiem dla spotkań z innymi wykorzystać tradycyjną miejską przestrzeń rynku, ulicy czy parków, ale też miejsca imitujące miasto, jak centra handlowe. Trzecią opcją jest spotkanie w przestrzeni wirtualnej¹³.

Powyższe rozróżnienie wydaje się o tyle zasadne, że, jak wynika z wielu współczesnych badań i analiz, kontakty zapośredniczone w mediach elektronicznych nie są ostatecznie w stanie zaspokoić wszystkich tych potrzeb człowieka, które zaspakajają rzeczywistość, czy też pierwotna przestrzeń publiczna. Można zatem wyprowadzić wniosek, że poszerzona w celu usprawnienia i przyspieszenia ruchu samochodowego miejska ulica traci swoje funkcje przestrzeni publicznej, nie dając nic w zamian, stając się w skrajnych przypadkach nie-miejscem, wygodnym szlakiem komunikacyjnym, niezrządkiem odgradzonym od reszty otoczenia wysokim parawanem zbudowanym z barier energochłonnych. Charakter i status miejskiej ulicy we współczesności jest dostrzegany przez przedstawicieli wielu dyscyplin naukowych, a związana z nią problematyka jest w dużym stopniu bezpośrednim odzwierciedleniem problematyki przestrzeni miejskiej w ogóle.

⁹ Kajfosz 2006, s. 241.

¹⁰ Kajfosz 2006, s. 241–242.

¹¹ Augé 2011, s. 56.

¹² Bierwiazonek, Lewicka, Nawrocki 2011, s. 87.

¹³ Bierwiazonek, Lewicka, Nawrocki 2011, s. 97.

Problem, co to jest ulica, nie istniał ani w mieście średniowiecznym ani nawet w XIX w., pojawił się dopiero wraz z wprowadzeniem do praktyki budowy miast funkcjonalistycznej doktryny urbanistyki nowoczesnej. Artykuł 27 Karty Ateńskiej stwierdza, że obrzeżna zabudowa dróg komunikacyjnych musi być zabroniona. (...) Oznacza to w istocie koniec ulicy i powstanie nowej formy przestrzennej – miejskiej drogi, której funkcja została w nowych częściach miast w zasadzie ograniczona do przemieszczania się pojazdów¹⁴.

Wprowadzenie do badań własnych

Przechodząc do analizy konkretnych przykładów, chciałbym poświęcić trochę uwagi kwestiom metodologicznym. Terenem badań było miasto Bielsko-Biała położone w południowej części województwa śląskiego, u podnóża Beskidów. Ukształtowanie terenu jest istotne z punktu widzenia rozwoju infrastruktury drogowej, gdyż pobliskie góry stanowią dla niej pewne ograniczenia. Jako rodowity mieszkaniec tego miasta, na dodatek funkcjonujący przez wiele lat w dwóch spośród trzech wymienionych poniżej obszarów, poddałem je szczegółowej obserwacji uczestniczącej, którą uzupełniałem na miarę potrzeb wywiadami z mieszkańcami, analizą licznych wypowiedzi w Internecie oraz analizą dokumentów. Przypadek Bielska-Białej wydaje się o tyle interesujący, że pierwsza dość spektakularna modernizacja, której skutki społeczno-kulturowe są przez część mieszkańców komentowane do dziś, została dokonana już w latach 70. XX wieku. Dwie pozostałe choć obejmują już czasy przynależności Polski do UE są równie adekwatną ilustracją do przedstawionej wyżej teorii. Wszystkie z trzech omówionych przypadków stanowią też swoiste laboratorium pozwalające przeanalizować i opisać proces degradacji przestrzeni publicznej, znajdujący się w trzech różnych fazach. Warto jednak już w tym miejscu wskazać pewien wspólny mianownik. Niezależnie od założeń ideowych urbanistów, na skutek realizacji modernizacyjnych projektów, które zazwyczaj zaczynają się od wycinki drzew i wyburzania starych domów, przestrzenie publiczne przekształca się w sposób drastyczny i nieodwracalny. W sposób drastyczny dlatego, że prace polegają na przekopaniu terenu szerokim frontem przy użyciu ciężkiego sprzętu na oczach mieszkańców. Ich zwyczajowe codzienne zachowania zostają zakłócone. Z oswojonej przestrzeni, w której poruszali się swobodnie znikają często punkty odniesienia, wiele obiektów, takich jak kioski, przystanki, skwery z ławkami, ścieżki. Organizowane na czas budowy objazdy prowadzone są często lokalnymi osiedlowymi drogami, jak ma to miejsce w przypadku ulicy Cieszyńskiej. Zmiany zachodzą w sposób nieodwracalny choćby dlatego, że takiej przestrzeni z zabytkowymi obiektami architektury czy przyrody nie da się w żaden sposób odtworzyć, lecz można ją jedynie rewitalizować.

¹⁴ Jałowicki, Szczepański 2006, s. 396.

Zaczynając od centrum

Pierwszy z obszarów, który chciałbym teraz poddać szczegółowej analizie składa się z ulicy 3 Maja, ulicy Zamkowej oraz Placu Bolesława Chrobrego. Obszar ten od drugiej połowy XIX wieku do lat 30. XX wieku spełniał wszystkie funkcje miejskiego centrum. Po II wojnie światowej w wyniku rosnącego natężenia ruchu samochodowego, również tranzytu na osi północ-południe, pojawiło się u podnóża murów zamkowych tzw. „wąskie gardło”. Z czasem sytuacja stała się na tyle problematyczna, że w 1974 roku rozpoczęto modernizację tego odcinka. Polegała ona w głównej mierze na wyburzeniu biegnącego wzdłuż dzisiejszej ulicy Zamkowej pasażu handlowego zwanego „Wysokim Trotuarem”. Poszerzenie ulicy Zamkowej wpłynęło bezpośrednio na ulicę 3 Maja, łączącą dworzec kolejowy z bielskim zamkiem. Od ukończenia tej inwestycji szerokimi jezdniami, przez sam środek miasta, mogła popłynąć już rzeka samochodów. Efekt tej zmiany mimo wybudowania w ostatnich latach dwóch obwodnic miasta, jest pod względem natężenia ruchu samochodowego nadal widoczny i odczuwalny. Zarówno ulica Zamkowa jak i ulica 3 Maja spełniały wcześniej wszystkie ukonstytuowane tradycją funkcje przestrzeni publicznej. Były miejscem handlu, towarzyskich spotkań, parady. Maria Koterbska, znana piosenkarka, tak wspomina to miejsce:

Bielsko miało swoją promenadę w postaci ulicy 3 Maja, gdzie my jako dziewczynki, ubrane w co która miała nowego, przechodziłyśmy i spacerowałyśmy dumnie, a chłopcy siedzieli na brzegu ogrodzenia tunelu kolejowego i to było coś cudownego. Chodziło się tam zawsze w soboty późnym popołudniem albo w niedziele po kościele¹⁵.

O funkcjach ulicy 3 Maja oraz jej dawnej świetności mogą świadczyć nie tylko ludzie, ale także architektura, na którą składa się ciąg okazałych kamienic, dziś w większości opuszczonych. To także półkoliste zatoczki, dawniej z ławkami, obrzeżone solidnymi kamiennymi balustradami, oraz skwer, obecnie zdegradowany do wyspy zieleni, ograniczonej trzema ruchliwymi ulicami. Współcześnie samą ulicę 3 Maja stanowią cztery pasy jezdni, które w ciągu dnia, w godzinach szczytu komunikacyjnego, nie są w stanie zapewnić odpowiedniej przepustowości pojazdów. Dziennikarka „Gazety Wyborczej”, w dodatku poświęconym sprawom lokalnym, relacjonuje:

Życie wyniosło się nie tylko z lokali usługowych na parterze kamienic przy ul. 3 Maja. Gdy idzie się ulicą wieczorem, to widać, że w wielu mieszkaniach okna są ciemne. Większość kamienic jest szara, wymaga remontów. Bielszczanie mówią, że ulica zaczyna przypominać rynną, którą mkną samochody do Szczyrku. Nie ma tutaj życia¹⁶.

¹⁵ Koterbska 2002, s. 155.

¹⁶ Furtak 2016.

Zjawiskiem kulturowym, związanym z ulicą 3 Maja, które zasługuje na uwagę badaczy jest pamięć i postpamięć obecna w świadomości zaangażowanych w życie Bielska-Białej mieszkańców. To osobliwy przypadek, kiedy ulica staje się nie tylko nośnikiem pamięci ale staje się także jej przedmiotem, czy też treścią, niezależnie od swojej nazwy. Narracja związana z historią tej ulicy posiada kilka stałych charakterystycznych elementów. Przede wszystkim pojawia się w niej trauma 1974 roku, kiedy wyburzono sklepy na podzamczu. Posiada także swoją świetlaną, czy wręcz mityczną przyszłość, gdyż w pewnych kręgach poważnie traktuje się pomysł odbudowania „Wysokiego Trotuaru” i radykalnego ograniczenia na jezdni ruchu samochodowego. W tym zakresie powstały już nawet pierwsze projekty¹⁷. Z wypowiedzi internautów da się odczytać nie tylko sentyment, ale także świadomość przyczyny istniejącego stanu rzeczy, którą można określić jako uprzywilejowaną pozycję samochodów w przestrzeni miejskiej.

Lipnik

Drugi przypadek, gdzie budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej przyczyniła się do głębokich przeobrażeń w przestrzeni publicznej, stanowi dzielnica współczesnego Bielska-Białej o nazwie Lipnik. Nazwa tej dzielnicy jest nazwą dawnej wsi założonej jeszcze w końcu XIII wieku, w wyniku akcji kolonizacyjnej, prowadzonej w dorzeczu górnej Wisły przez księcia opolsko-raciborskiego Władysława I (1246–1281/2) a kontynuowaną przez jego syna, księcia cieszyńskiego Mieszka I (1281/2–1314/15)¹⁸. Jest więc Lipnik dzielnicą jak najbardziej zabytkową, a jego historia barwna i niezwykle bogata. Dlatego też północno-wschodnia obwodnica miasta, wybudowana w latach 2008–2011, posiadająca status drogi ekspresowej S-69 (na mapach Google S1), choć przecięła także inne dzielnice, takie jak Komorowice i Mikuszowice Krakowskie, w Lipniku właśnie poczyniła największe spustoszenie. Trudno opisać inaczej zaistniałą sytuację, jeśli przyjrzymy się z bliska samemu procesowi budowania tej drogi, oraz ostatecznym efektom przestrzennym i kulturowym w funkcjonowaniu lokalnej społeczności. Warto dodać za lokalną prasą, że protesty jako głos sprzeciwu wobec przebiegu obwodnicy wschodniej w Lipniku trwały wiele lat.

Wieloletnie wysiłki mieszkańców Lipnika zmierzające do zmiany przebiegu trasy Obwodnicy Wschodniej nie przyniosły efektów. 28 listopada 2008 na plac budowy przed Kościołem Parafialnym w Lipniku wjechał ciężki sprzęt budowlany. Rozpoczęła się jedna z największych i najbardziej kontrowersyjnych inwestycji w historii 700-letniego Lipnika¹⁹.

¹⁷ *Plan przebudowy ...*, 23.01.2020.

¹⁸ Polak 2002, s. 23.

¹⁹ Pajor 2008, s. 2.

Sytuacja przestrzenna w Lipniku zmieniła się diametralnie przede wszystkim dlatego, że kościół parafialny posadowiony około dwieście metrów powyżej centralnej części, zwanej też przez mieszkańców „rynczkiem”, gdzie znajdują się istotne obiekty użyteczności publicznej, gdzie odbywały się rozmaite uroczystości, między innymi odpusty, został od niej oddzielony okazałą architektoniczną barierą w postaci wiaduktu. Przeszkoda ta, która stanęła dosłownie na drodze łączącej ów kościół ze wspomnianym „rynczkiem”, składa się z masywnej betonowej podpory, filarów i energochłonnych barier nad nimi (fot. 1). Przykład tej nowej drogi, przechodzącej przypomnijmy także przez inne dzielnice Bielska-Białej, jest o tyle interesujący w kontekście dwóch pozostałych, że w jej skład wchodzi 52 obiekty inżynieryjne, w tym wiele wiaduktów. Spełniają one nie tylko swe oczywiste, ale także symboliczne funkcje. Ewa Rewers, odnosząc się do znaczeń mostu w kontekście prac Jurija Łotmana, proponuje przekroczenie interpretacji tego obiektu w kategoriach opozycji ciągłe/nieciągłe i potocznych wyobrażeń.



Fot. 1. Zdegradowana przestrzeń publiczna w centrum Lipnika, Bielsko-Biała 07 kwietnia 2015 r., fot. G. Błahut

Most jest w nich przykładem rozwoju techniki zapewniającym ciągłość drodze przerwanej przez jakąś przeszkodę, naturalną lub pozostawioną przez człowieka. Podstawową funkcją zatem okazuje się niedopuszczenie do przerwania wędrówki, zaniechania dążenia do celu, przewycięzenie przeszkody. Z tego punktu widzenia most w pełni reprezentował idee nowoczesności zanim pojawiła się ona sama²⁰.

²⁰ Rewers 2005, s. 150.

Można pokusić się o stwierdzenie, że w czasach poprzedzających tak zdefiniowaną nowoczesność droga w tej postaci, na tym terenie była nie do pomyslenia. Pod hasłem „Północno-wschodnia obwodnica Bielska-Białej” w Wikipedii droga ta jest opisana jako znaczące osiągnięcie inżynieryjne, reprezentujące też przy okazji nowoczesność miasta.

Oczywiście, problem tego miejsca jest rozpatrywany z perspektywy mojej i innych mieszkańców. Gdyby natomiast spojrzeć przez okno samochodu pędzącego omawianą tu drogą ekspresową S-69, może on zupełnie nie istnieć, albo wydawać się mało istotny. Stąd nasuwa się wniosek, że w skali Polski czy Europy takich przypadków może być znacznie więcej. Można dalej wnioskować, że często tego typu projekty finansowane w dużej mierze ze środków Unii Europejskiej powodują, że decydenci na wyższych szczeblach aparatu urzędniczego nie mają wglądu w rzeczywistą sytuację miejsc i społeczności, których nierzadko dotyczą ich decyzje. Z drugiej strony pokaźne sumy z zewnątrz, przeznaczane również na obsługę realizacji projektów, mogą być łakomym kąskiem dla miejscowych urzędników, w konsekwencji czego dobro małej ojczyzny zostaje odsunięte na dalszy plan. Droga ta, jak uzasadniają wykonawcy, jest jednakże elementem strategicznego, długofalowego rozwoju Unii Europejskiej, dzięki czemu wpisuje się w ideę mobilności na poziomie ponadlokalnym i ponadnarodowym. Uwzględniając wspomniane wcześniej uwarunkowania geograficzne, ekspansję obszaru zurbanizowanego, trudno było wyznaczyć jej przebieg.

Ulica Cieszyńska

Ostatni przykład przekształcania na dużą skalę miejskiej przestrzeni „pod dyktando samochodu”, to inwestycja związana z przebudową i poszerzeniem ulicy Cieszyńskiej na obszarze dwóch dzielnic Bielska-Białej – Aleksandrowic i Wapienicy. Już sam projekt, przedstawiony przed rozpoczęciem prac wyburzeniowych i budowlanych, wywołał wiele protestów i kontrowersji. Przyglądając się wypowiedziom stron sporu, prezentowanym w sferze publicznej, należy stwierdzić, że decydenci nie liczyli się ze światowymi trendami w kwestii rozwijania transportu publicznego i ograniczania liczby samochodów w miastach, ignorując przy tym głos przedstawicieli lokalnych społeczności. W liście Rady Osiedla Wapienica, który został skierowany do Wojewody Śląskiego po nieudanych pertraktacjach z radą miejską i próbach wypracowania rozwiązania kompromisowego, czytamy między innymi:

Koncepcja *inteligentnego miasta* (*smart city*) od lat wdrażana w wielu miastach Europy zakłada m.in. stopniowe ograniczanie ruchu pojazdów na rzecz komunikacji zbiorowej. Projekt przebudowy ul. Cieszyńskiej wprost przeczy takim założeniom. Zwiększenie ruchu oznacza wyższe stężenie benzopirenu w mieście, które permanentnie boryka się z przekroczonymi normami jakości powietrza. To samo tyczy się planowanej wycinki wszystkich drzew rosnących wzdłuż drogi²¹.

²¹ Wójcik 2016.

Pojęcie inteligentnego miasta (*smart city*), które pojawia się w liście, wskazuje, że nowoczesne myślenie o przestrzeni miejskiej jest na pewno bliskie przedstawicielom lokalnej społeczności. Sabina Baraniewicz-Kotasińska przyglądając się próbom opisania tego nowego pojęcia w literaturze, zarówno polskiej, jak i zagranicznej, zauważa, że nie występuje jedna powszechnie przyjęta definicja. Można jednak dostrzec dwa obszary jego desygnatu. Przede wszystkim pojecie *smart city* kojarzone jest z wykorzystywaniem nowych technologii oraz implementowaniem nowych metod organizacji życia w mieście. Drugi obszar definicji, w pewnym sensie przeciwstawiany temu pierwszemu, ale też zdecydowanie bliższy opisywanej tu problematyce, odnosi się przede wszystkim do czynnika ludzkiego, traktując wizję inteligentnego, mądrze zarządzanego miasta jako przyjaznego dla ludzi. „Dzięki takiemu definiowaniu *smart city* również mniejsze ośrodki mogą stać się «smart»”²² – konstatuje autorka. Dualistyczne rozumienie koncepcji inteligentnego miasta w praktyce nie pomaga jednak w zażegnaniu sporów.

Proces rozbudowy ulicy Cieszyńskiej i towarzyszące mu spory o przestrzeń ukazują też przewagę aparatu urzędniczego w zastosowaniu dostępnych, aczkolwiek dyskusyjnych rozwiązań prawnych i administracyjnych. By uzyskać odpowiednią dotację finansową na przekształcenie społecznej przestrzeni ulicy Cieszyńskiej, z takim rozmachem i na taką skalę, zmieniono status tej ulicy z drogi powiatowej na wojewódzką DW 942.

Ratusz nie byłby w stanie sfinansować jednak tak rozległej inwestycji wyłącznie z własnych środków, dlatego rozważa się zastosowanie pewnego „fortelu” – mianowicie, planuje się podniesienie kategorii drogi z powiatowej na wojewódzką. W przypadku dróg wojewódzkich, dofinansowanie z UE jest już możliwe²³.

Z kolei prawa własności do nieruchomości znajdujących się wzdłuż ulicy Cieszyńskiej oraz niektórych posesji potrzebnych do zorganizowania objazdów przejęto poprzez zastosowanie tzw. „klauzuli natychmiastowej wykonalności”. Jak wynika z moich badań klauzula ta stosowana jest ostatnio dość często, również w innych częściach Polski. Pozwala ona na wyłączenie z pominięciem dłuższych procesów sądowych.

Konsultacje społeczne z radami osiedli przylegających do tej ulicy miały w zasadzie charakter symboliczny, nie traktowano poważnie głosu sprzeciwu, czy propozycji alternatywnych rozwiązań. A trzeba przyznać, że przestrzeń wzdłuż ulicy Cieszyńskiej, która powiększy swą szerokość z 9 do ponad 30 metrów, by osiągnąć nowoczesny standard drogi wojewódzkiej, była dla mieszkańców ważną – jak wynika z cytowanego poniżej listu – przestrzenią publiczną.

²² Baraniewicz-Kotasińska 2017, s. 32.

²³ *Rozbudowa Cieszyńskiej...*, 29.01.2020.

Nie znajdziemy w Wapienicy osoby, która mówi NIE modernizacji ul. Cieszyńskiej – ten trakt wymaga jej od lat. Uważamy jednak, że rozmach i skala zmian są nieadekwatne do potrzeb, nie uwzględniają tkanki miejskiej, nie uwzględniają upłynniających ruch modernizacji sąsiadujących ulic i sparaliżują funkcjonowanie dzielnicy, powodując ogromną uciążliwość dla mieszkańców. Domagamy się wysłuchania naszych racji i rozsądnej przebudowy bez marnotrawienia publicznych pieniędzy na zbyt rozbuchane projekty godzące w integralność mieszkańców osiedli Wapienica, Aleksandrowice, Polskich Skrzydeł i Wojska Polskiego. Wyrażamy sprzeciw wobec drogi czteropasmowej w tak gęstej zabudowie mieszkalnej. Wielokrotnie wskazywaliśmy rozsądny kompromis: droga jednopasmowa z rozjazdami, pasami do skrętów, systemem rond zamiast sygnalizacji i otwartymi dojazdami do dróg pobocznych, z zachowaniem możliwości swobodnej komunikacji wewnątrz dzielnicy²⁴.

Rozbudowa ulicy Cieszyńskiej to również wymowny przykład zaburzenia naturalnej, podyktowanej obyczajem mieszkańców, infrastruktury. Urzeczywistniany projekt narzuca zupełnie nowy, chciałoby się powiedzieć totalny ład przestrzenny. Wymusza on nowe, niekiedy nienaturalne zachowania. W kontekście teorii map mentalnych Kevina Lyncha mam przede wszystkim na myśli drogi, a właściwie ścieżki (w oryginalnej pisowni *path*), niekiedy dosłownie wydeptane na trawnikach, którymi na co dzień lub bardzo często poruszają się mieszkańcy, a które ów znany badacz wyróżniał jako jeden z pięciu najważniejszych elementów w przestrzeni miejskiej²⁵. W omawianym tu przypadku ścieżki łączyły osiedla mieszkaniowe ze strefą rekreacji wokół lotniska sportowego w Aleksandrowicach, a także miejscami robienia zakupów, czy w ogóle organizowały sprawny ruch pieszych pomiędzy sąsiadującymi osiedlami po obu stronach tej drogi. Obecnie realizowany projekt zamyka wiele tego typu szlaków komunikacyjnych. (fot. 2).

Małgorzata Dymnicka, odnosząc się do dokonań Kevina Lyncha, podkreśla wagę spójności obrazu miasta, o której decyduje wyrazistość i odpowiednie zintegrowanie wszystkich podstawowych elementów wyróżnionych przez tego amerykańskiego planistę. Dopiero wówczas taki obraz na podobieństwo miejsca daje poczucie bezpieczeństwa²⁶.

Patrząc na problem rozbudowy ul. Cieszyńskiej od drugiej strony, będzie to z pewnością wygodna droga dojazdowa dla mieszkańców, którzy migrowali począwszy od lat 90. na peryferie miasta, spełniając swoje marzenia o jednorodzinny domku „na wsi”. Jak wynika z rozmów z mieszkańcami przyległych dzielnic oraz analizy wypowiedzi opublikowanych w Internecie, wyczekiwany remont i rozbudowa tej drogi w obecnym kształcie podnosi ich status.

²⁴ Wójcik 2016.

²⁵ Lynch 1960, s. 47–48.

²⁶ Dymnicka 2011.



Fot. 2. Koniec ścieżki, Bielsko-Biała, 11 października 2019 r.,
fot. G. Błahut

Zakończenie

Jeśli przyjrzeć się przekształceniom przestrzeni we współczesnych nowoczesnych miastach, to widać, że w najnowszych trendach stawia się na transport publiczny i ruch rowerowy. Wręcz o rewolucji w tej dziedzinie, która dokonała się w Nowym Jorku, mówi książka *Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi*. We wstępie do polskiego wydania Marta Żakowska opisuje sukces miasta w następujących słowach:

Dziś 73 procent nowojorczyków popiera lokalny system rowerów publicznych, 64 procent rozwój dróg rowerowych i 72 procent przekształcenie parkingów w place pełne życia społecznego. Przedsiębiorcy prowadzący lokale na parterach budynków przy przestrzeniach przekształconych na rzecz pieszych odnotowują średnio o 50% większe zyski, a Nowy Jork od stu lat nie był tak bezpiecznym miastem dla pieszych²⁷.

Praktycy, ale również teoretycy, przedstawiciele ruchów miejskich, wykraczający poza spotykaną jeszcze powszechnie w Polsce mentalność, są zgodni, że zarówno dobrze zorganizowany transport publiczny, jak stworzenie infrastruktury i przekonanie

²⁷ Żakowska 2017, s.9.

mieszkańców miast do powszechnego używania rowerów mogłyby przynieść wiele korzyści. Przede wszystkim zredukować zanieczyszczenia, poprawić bezpieczeństwo oraz zdrowie mieszkańców i zmniejszyć skalę wielu innych problemów. Nie umniejsza to praktykom realizowania idei mobilności. Wysiłki tego typu podejmowane w Nowym Jorku, Kopenhadze czy Tokio traktowane są jako konieczne, a ich rezultaty jako postęp nie tylko w kwestii urbanistyki, kształtowania współczesnej przestrzeni miejskiej, ale także jako postęp społeczno-kulturowy. W tej ostatniej kwestii nakierowuje bowiem zmiany w przestrzeni miejskiej na drogę jej zrównoważonego rozwoju, polegającego między innymi na większym wsłuchiwaniu się w racje mieszkańców, zwłaszcza tworzących społeczności osiedlowe, lokalne, oraz zachowaniu odpowiednich proporcji pomiędzy infrastrukturą drogową dla samochodów a przestrzenią publiczną.

Bibliografia

- Augé M. 2011, *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności*, przeł. R. Chymkowski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Baraniewicz-Kotasińska S. 2017, *Smart city. Ujęcie nowych technologii w koncepcji inteligentnego miasta*, „Nowoczesne Systemy Zarządzania”, z.12 (2017), nr 3 (lipiec – wrzesień), s. 29–40.
- Bierwiazonek K., Lewicka B., Nawrocki T., 2011 *Przestrzeń, której nie ma? Refleksje socjologów o przestrzeniach publicznych śląskich miast*, „Tematy z Szewskiej”, nr 1(5)/2011, *Przestrzeń*, s.85–98.
- Colville-Andersen M. 2019, *Być jak Kopenhaga. Duński przepis na miasto szczęśliwe*, przeł. W Mincer., Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków.
- Dymnicka M. 2011, *Od miejsca do nie-miejsca*, „Acta Universitatis Lodzienses Folia Sociologica”, Vol. 36, s. 35–52.
- Furtak E. 2016 *Bielsko-Biała. Z ul. 3 Maja zrobiła się rynna z pustymi oknami*, <https://bielskobiala.wyborcza.pl/bielskobiala/1,88025,19553148,bielsko-biala-z-ul-3-maja-zrobila-sie-rynna-z-pustymi-oknami.html>, dostęp 31.01 2020.
- Jałowiecki B., Szczepański M. S. 2006, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Kajfosz J. 2006, *O przemianach przestrzeni publicznej*, „Studia Etnologiczne i Antropologiczne”, nr 9/2006, s.237 – 246.
- Koterbska M. 2002, *Bielsko-Biała w zwierciadle czasu. Wspomnienia mieszkańców z lat 1900–1945*. Opr. J. Polak, Bielsko-Biała, s.155–160.
- Kuligowski W., Stanisław A. 2017, *Ruchome modernizacje. Między Autostradą Wolności a „starą dwójką”*, Instytut Wydawniczy Książka i Prasa, Warszawa.
- Lynch K. 1960, *The Image of The City*, Harvard University Press, Cambridge-Massachusetts.
- Pajor P. 2008, *Obwodnica Wschodnia*, „Gazeta Lipnicka”, nr 32 (ROK 12, GRUDZIEN).
- Polak J. 2002, *Zarys dziejów Lipnika*, Stowarzyszenie „Lipnik”, Bielsko-Biała.
- Rewers E. 2005, *POST-POLIS. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta*. UNIVERSITAS, Kraków.

- Sadik-Khan J., Solomonow S. 2017, *Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi*, przeł. W. Mincer, M. Żakowska, Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków.
- Urry J. 2009, *Socjologia mobilności*, przeł. J. Stawiński, Wydawnictwo Naukowe PWN Warszawa.
- Wiszniewski J. 2015, *Przemiany miejskiej przestrzeni publicznej spowodowane dominacją ruchu samochodowego w aspekcie zagrożeń społecznych*, [w:] M. Malikowski, M. Palak, J. Halik (red.), *Zmiany w przestrzeni współczesnych miast*, Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów s. 57–70.
- Wójcik M. 2016, *[Cieszyńska]: protesty mieszkańców i pismo Rady Osiedla do Wojewody*, <http://wapienica.info/cieszynska-protesty-mieszkancow-i-pismo-rady-osiedla-do-wojewody/>, dostęp 31.01.2020.
- Zieliński F. 2007, *Szata ideologiczna miasta – architektura i strój*, [w:] M. Krajewski (red.), *Wizualność miasta. wytwarzanie miejskiej ikonosfery*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań s.11–33.
- Żakowska M. 2017, *Wstęp*, [w:] J. Sadik-Khan, S. Solomonow, *Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi*, przeł. W. Mincer, M. Żakowska, Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków, s. 5–13.

Prace i źródła internetowe

- Plan przebudowy Wysokiego Trotuaru*, <http://www.bielsko.biala.pl/aktualnosci/39861/wysoki-trotuar-przy-zamku-wizualizacja-przebudowy-srodmiescia-film>, dostęp 23.01.2020.
- Rozbudowa Cieszyńskiej za dwa lata*, <https://www.bielsko.info/wiadomosci/5916-rozbudowa-cieszynskiej-za-2-lata-bielsko->, dostęp 29.01.2020.

Autor:

dr Grzegorz Błahut

Instytut Nauk o Kulturze, Uniwersytet Śląski w Katowicach

e-mail: grzegorz.blahut@us.edu.pl